

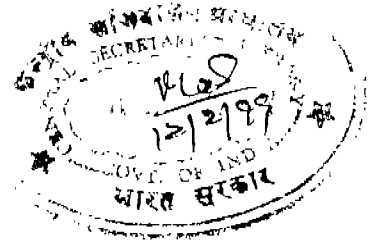


# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं० 67 |  
No. 67 |

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, दिसम्बर 17, 1998/अग्रहायण 26, 1920  
NEW DELHI, THURSDAY, DECEMBER 17, 1998/AGRAHAYANA 26, 1920

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 17 दिसम्बर, 1998

सं. टी. ए. एम. पी./1/98-जे. एन. पी. टी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा मंगल अनुसूची के अनुसार न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एन. एम. आई. सी. टी.) नवी मुम्बई के प्रस्ताव को अनुमोदित करता है।

अनुसूची

मामला सं. टी. ए. एम. पी./1/98-जे. एन. पी. टी.

द न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर  
टर्मिनल ( एन एस आई सी टी ) लिमिटेड

.....आवेदक

## आदेश

( 5 दिसम्बर, 1998 को पारित )

यह मामला जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास ( जे एन पी टी ) पर न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड ( एन एस आई सी टी . नवी मुंबई द्वारा निर्माण, प्रचालन, हस्तांतरण( बी ओ टी ) के आधार पर बनाई जा रही तीन बर्थों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु उनसे प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है ।

2. उदारीकरण/निजीकरण की प्रक्रिया के एक भाग के रूप में सरकार ने निजीकरण के लिए महा पत्तनों को भी खोलने का निर्णय लिया है । इस दिशा में पहला प्रारम्भिक कार्य मौजूदा बर्थों को प्रचालन के लिए पट्टे पर देना अथवा बी ओ टी के आधार पर नई बर्थों के निर्माण के लिए भूमि को( भी ) पट्टे पर देना है । आवेदक का मामला दूसरी श्रेणी के अन्तर्गत आता है ।

3.1 महापत्तन न्यास अधिनियम, जैसा अब विद्यमान है, के अनुसार पत्तन न्यासों और निजी प्रचालकों के लिए प्रशुल्क महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किए जाने होते हैं । चूंकि पत्तन न्यास स्वभावतः निजी प्रचालकों के साथ प्रतिस्पर्धी के रूप में प्रचालन करेंगे इसलिए इस प्राधिकरण ने ऐसे प्रचालकों से सीधे प्रशुल्क प्रस्ताव प्राप्त करने का निर्णय लिया है । दूसरे शब्दों में उन्हें अपने प्रस्ताव संबंधित पत्तन न्यासों के माध्यम से भेजने की आवश्यकता नहीं है ।

3.2 तथापि, ऐसे प्रस्तावों की जांच की प्रक्रिया वही होगी जो पत्तन न्यासों से प्राप्त प्रस्तावों के लिए होती है । इस मामले का प्रस्ताव इसी प्रकार प्राप्त हुआ है

और इसी प्रकार जाँच की गई है और इसपर प्राधिकरण द्वारा अपनी बैठक में विचार किया गया है।

3.3 इस मामले पर कार्यवाही करते समय एकत्र सामग्री के अतिरिक्त बैठक के समय एक और दस्तावेज प्राप्त हुआ : एन एस आई सी टी द्वारा तैयार किया गया एक फ्लो चार्ट जिसमें एन एस आई सी टी टर्मिनल पर कार्गो हैंडलिंग के ब्यौरे और अनुक्रम दिया गया है। एन एस आई सी टी ने इस तथ्य को उजागर किया है कि उनके टर्मिनलों में 'यार्ड के अन्दर यार्ड' नहीं होगा।

3.4 तथापि, यहाँ यह अयश्य बताया जाना चाहिए कि एन एस आई सी टी याणिज्यिक गोपनीयता के आधार पर सभी सूचना बताने का इच्छुक नहीं था। यद्यपि बाव में कुछ सूचना वी परन्तु पूरी सूचना नहीं वी।

4. इस प्रस्ताव के सभी पहलुओं और प्राप्त की गई समस्त सामग्री के संदर्भ में विचार किया गया था। प्राधिकरण ने एन एस आई सी टी द्वारा 'गोपनीय' आधार पर प्रदान की गई (आंशिक) सूचना पर भी विचार किया। इन सभी के आधार पर और कार्यसूची के नोट में वी गई सूचना/विश्लेषण के संदर्भ में सभी द्वारा विचार किए जाने के पश्चात् प्राधिकरण ने इस मामले का निर्णय करने के लिए कार्यवाही की।

5. ब्यौरेवार विचार-विमर्श के दौरान निम्नलिखित महत्वपूर्ण मुद्दे सामने आए :-

- (i) एन एस आई सी टी नए अंतर्राष्ट्रीय टर्मिनल के प्रचालन में अपने प्रयोजनार्थ 'अधिकतम सीमा' के लिए जे एन पी टी के प्रशुल्कों अपनाना पसंद किया था। कानून के अंतर्गत एन एस आई सी टी अपने किसी प्रशुल्क का प्रस्ताव करने का पात्र होता। परन्तु चूँकि एन एस आई सी टी ने जे एन पी टी के साथ हुए समझौते में इस आशय का निर्धारण होने के कारण जे एन पी टी के साथ स्वयं को प्रतिबंधित करना पसंद किया था इसलिए प्राधिकरण को उनके विवेक पर आपत्ति करने की आवश्यकता नहीं है।
- (ii) एन एस आई सी टी ने इस आधार पर कोई लागत गणनाएं प्रस्तुत नहीं की थी कि वे जे एन पी टी की वरों को अपनाएंगे जो सरकार द्वारा विधिवत् रूप से स्वीकृत हैं।

- (iii) एन एस आई सी टी ने जे एन पी टी के साथ अपने करार के अनुसार कार्य करना पसंद किया था । यद्यपि यह प्राधिकरण कानूनी तौर पर इस मामले की परिस्थितियों के कारण दोनों पक्षकारों के बीच ऐसे किसी करार द्वारा बाध्य नहीं होगा, फिर भी इस मुद्दे को उठाना आवश्यक है ।
- (iv) एन एस आई सी टी 'वाणिज्यिक गोपनीयता' के आधार पर लागत गणना, आय अनुमान, नकदी प्रवाह विश्लेषण आदि से संबंधित सूचना देने के लिए पूर्णतः अनिच्छुक रहा है । प्राधिकरण द्वारा बार बार आग्रह किए जाने के बावजूद उन्होंने अंत में कुछ और ब्यौरे दिए परन्तु सभी नहीं ।

उपलब्ध कराए गए नकदी प्रवाह विवरणों से विशिष्ट तौर पर (विदेशी इक्विटी पर ) लाभ की सूचना प्राप्त नहीं हुई । इस स्थिति में सही तौर पर यह अनुमान लगाना संभव नहीं होगा कि गणनाओं में विनिमय दर के उतार चढ़ाव की कौनसी सीमा शामिल की गई है ।

- (v) इसी प्रकार जे एन पी टी ने प्रस्ताव के प्रति प्रतिक्रिया करने में कोई रुचि नहीं दिखाई, बार बार अनुस्मरण कराने के बावजूद उन्होंने प्रस्ताव पर कोई टिप्पणी नहीं की । जे एन पी टी अपने प्रशुल्कों के अनुमोदन / स्वीकृति से संबंधित कोई सूचना देने के लिए असामान्य रूप से अनिच्छुक था । उनका तर्क था कि उनके प्रशुल्क की जाँच नहीं की जा रही है इसलिए उनके द्वारा कोई सूचना दी जानी आवश्यक नहीं है । प्राधिकरण द्वारा कोई जे एन पी टी से बार बार आग्रह करने पर उन्होंने अन्त में संबंधित ब्यौरे दिए ।
- (vi) यद्यपि इस प्रस्ताव को जे एन पी टी के प्रशुल्कों के नमूने पर तैयार किया गया था परन्तु एन एस आई सी टी डालरों में समस्त कार्गो संबंधी प्रभारों के मूल्य अंकन का पूर्णतः बहिष्कार किया ।

जे एन पी टी के मामले में केवल ' जलयान के रहने के समय के प्रभार' डालरों में अंकित किए गए थे । यद्यपि ' हैच कवर हैंडलिंग' और ' जलयान के भीतर कंटेनरों का स्थानान्तरण' के

प्रभार भी डालरों में अंकित किए जा सकते थे। परन्तु किसी कारणवश जे एन पी टी ने ऐसा करना पसंद नहीं किया।

(vii) डालरों में मूल्य अंकित करने का प्रस्ताव इस आधार पर किया गया था कि परियोजना के वित्तपोषण की पर्याप्त विदेशी इक्विटी और विदेशी ऋण भाग के लिए डालरों में ऋण का भुगतान करने की आवश्यकता होगी। एन एस आई सी टी के अनुसार डालरों में मूल्य अंकित करने से विदेशी वित्त पोषकों के हितों की विनिमय दर में अत्यधिक उतार चढ़ाव से बचाव होगा। एन एस आई सी टी ने अपने प्रस्ताव के समर्थन में मुंबई पत्तन न्यास के मामले का भी उदाहरण दिया था जिसमें किसी 'कंटेनर' को जलयान सभलाई के एक भाग के रूप में माना गया था जिसके परिणामस्वरूप कंटेनर हैंडलिंग प्रभारों को "जलयान संबंध प्रभार" समझा गया था जिसके कारण डालरों में मूल्य अंकित करना अपेक्षित था।

(viii) डालरों में प्रशुल्कों को नियत करने के प्रस्ताव पर प्रयोक्ताओं द्वारा इस आधार पर आपत्ति उठाई गई थी कि कार्गो से संबंधित प्रभार केवल रूपयों में है, इसलिए रूपयों में अंकित किए जा सकते हैं। और मुंबई पत्तन न्यास के मामले में लागू की गई 'कानूनी कल्पना' गलत है।

इस संबंध में यह बताया गया था कि जे एन पी टी ने मुंबई पत्तन न्यास का उदाहरण दिए जाने के पश्चात् भी कार्गो से संबंधित प्रभारों को डालरों में स्वयं अंकित नहीं किया था, जे एन पी टी ने अब भी रूपयों से डालर में परिवर्तन करके उनका मूल्य अंकित करना पसंद नहीं किया।

(ix) डालरों में मूल्य अंकित करने की मांग बोलियों के समय रद्द कर दी गई थी। और करार में भी ऐसा करने का कोई आश्वासन नहीं दिया गया था।

(x) एन एस आई सी टी ने जे एन पी टी के प्रशुल्कों का अनुसरण करने के लिए स्वयं को प्रतिबंधित किया था। डालरों में मूल्य

अंकित करने का प्रस्ताव भी इस आश्वासन के अनुरूप नहीं होगा।

- (xi) 'रायल्टी' भुगतान भी रूपयों में अंकित किए गए थे। महत्वपूर्ण बात यह है कि बोली दस्तावेज में यह निर्विष्ट किया गया था कि 'रायल्टी' का मूल्य अंकन और 'प्रशुल्क' का मूल्य अंकन एक ही मुद्रा में होगा। यद्यपि करार में इस आशय का कोई विशेष प्रावधान शामिल नहीं था इसलिए दोनों दस्तावेजों के संदर्भ में किसी सौहार्दपूर्ण निर्धारण से अंततः यह मुद्दा तय हो जाएगा।
- (xii) प्रशुल्क प्राधिकरण कथित कारणोंवश कार्गो से संबंधित प्रभारों का मूल्य छालरों में अंकित करने के पक्ष में नहीं था।
- (xiii) यह सूचित किया गया था कि सभी महात्तन कार्गो से संबंधित समस्त प्रभारों के मूल्य को छालरों में अंकित करने पक्ष में थे। हाल में प्राप्त हुए एक पत्र में जल भूतल परिवहन मंत्रालय ने भारतीय पत्तन एसोसिएशन द्वारा पारित और मंत्रालय द्वारा भी स्पष्ट रूप से समर्थित ऐसे एक संकल्प का उल्लेख किया गया था।
- (xiv) यद्यपि प्रशुल्क प्राधिकरण जल भूतल परिवहन मंत्रालय की इस सिफारिश को स्वीकार करने के लिए बाध्य नहीं था, फिर भी उनके इस पत्र के संदर्भ में और प्रशुल्क विनियमन के लिए दिशा निदेशों संबंधी चेन्नई बर्कशाप में पारित दिशा निदेशों जिनमें प्राधिकरण से यह अनुरोध किया गया था कि यदि कोई विश्वसनीय मामला बनता है तो प्राधिकरण को अपने रूख की समीक्षा करनी चाहिए, को ध्यान में रखते हुए इस मुद्दे की सभी संबंधित पक्षों से परामर्श करके पुनः जाँच की जा सकती है।

ऐसी कार्यवाही के दौरान मुंबई पत्तन न्यास में लागू 'कानूनी कल्पना' के व्यापक विरोध को ध्यान में रखते हुए किसी कंटेनर को जलयान संबंधी कार्यों के भाग के रूप में माने जाने पर भी पुनः विचार किया जा सकता है।

वास्तव में इस विषय को जाँच के लिए एशियाई विकास बैंक के परामर्शदाताओं के पास पहले ही भेजा जा चुका था और जब उनकी सलाह प्राप्त होगी तो इसे अधिक व्यापक विचार विमर्श के लिए सभी संबंधित पक्षों अर्थात् पत्तन न्यासों, बी ओ टी प्रचालकों और प्रयोक्ताओं के समक्ष रखा जा सकता है।

(xv) यह तर्क देना सही नहीं होगा कि व्यावसायिक जोखिमों का प्रशुल्कों को ढालरों में अंकित किए बगैर अनुमान नहीं लगाया जा सकता। विदेशी इक्विटी अथवा ऋण प्राप्त करना एक सामान्य व्यावसायिक निर्णय होगा। और विनिमय दर के उतार चढ़ाव की गणना एक सामान्य व्यावसायिक जोखिम होगा। सर्वाधिक महत्वपूर्ण यह है कि वित्त मंत्रालय/ भारतीय रिजर्व बैंक के विदेश निवेशों के अनुसार आय के प्रत्यावर्तन के प्रयोजनार्थ विदेशी मुद्रा को खरीदने में कोई कठिनाई नहीं होगी।

(xvi) एन एस आई सी टी ने 'वाणिज्यिक गोपनीयता' के आधार पर अपने नकवी प्रयाह विश्लेषण के सभी व्यौरों को बताने से इंकार कर दिया था। जो कुछ उसने बताया वह अंततः यह सिद्ध करने के लिए पर्याप्त नहीं था कि क्या विनिमय दर के उतार चढ़ाव का जोखिम उसकी गणनाओं में शामिल कर लिया गया था अथवा नहीं। इस संदर्भ में यह मानना संगत होगा कि 'बोलियों' देते समय ऐसे घटकों को लेखों में शामिल करना सामान्य अंतर्राष्ट्रीय प्रथा है।

अभिप्राय यह है कि एन एस आई सी टी ने प्रस्ताव में मार्च, 87 की विनिमय दर को स्वीकार किया था। परन्तु संयुक्त सुनवाई में इसने प्राधिकरण के आदेश के समय पर मौजूब वरों को स्वीकारने के लिए सहज रूप से सहमति व्यक्त की थी। यह इस आपत्ति के उत्तर में कहा गया था कि रुपये का अवमूल्यन होने के कारण एन एस आई सी टी को 18% का पहले ही लाभ हो चुका है। यदि (मूल) प्रस्ताव में वास्तव में ऐसी सुरक्षा उपलब्ध थी तो संभवतः विनिमय दर में घट बढ को पहले ही ध्यान में रखा गया होता।

ऐसा होने से अन्य आधारों के अलावा कार्गो संबंध प्रभारों को डालरों में अंकित करने संबंधी प्रस्ताव से एन एस आई सी टी को दोहरा लाभ प्राप्त हो सकता है।

(xvii) इस मामले में मुद्रा निर्वेशन निविदा का मूल भाव था। इस स्तर पर इससे पहले दिए गए स्पष्ट निर्णय में संशोधन करने के किसी निर्णय से परिहार्य कानूनी जटिलताएं उत्पन्न हो सकती हैं।

(xviii) प्रसंगवश उपलब्ध कुछ आँकड़ों की संवीक्षा से निहित पहलुओं पर प्रकाश पड़ेगा।

परियोजना लागत का आकलन 700 करोड़ रुपया किया गया था। ऋण इक्विटी अनुपात 65:35 बताया गया था। ऋण की ओर डालर ऋण --- रुपया ऋण अनुपात 55:45 बताया गया था। इसी प्रकार इक्विटी की ओर विदेशी इक्विटी -- भारतीय इक्विटी अनुपात 95:5 बताया गया था।

'अनुमानित वित्तीय विवरण' (अस्फीत नकद प्रवाह) में सन्निहित आँकड़ों की संवीक्षा से ऋण- भुगतान देयता का समुचित संकेत प्राप्त हो सकता है। उदाहरण के तौर पर 2002 और 2003 के लिए संबंध आंकड़े 220-230 करोड़ रुपए के क्षेत्र में रायल्टी के भुगतान के बाद अर्जन दर्शाते हैं, और इसी अवधि के लिए ऋण भुगतान देयता 70 करोड़ रुपए के क्षेत्र में दर्शाई गई थी। यहाँ यह स्वीकार किया जाना चाहिए कि इस देयता का केवल 55% विदेशी मुद्रा में होगी। दूसरे शब्दों में विदेशी मुद्रा की आवश्यकता 40 करोड़ रुपए से कम की होगी।

इस संदर्भ में यह भी स्वीकार किया जाना चाहिए कि 'दोहरा समय' प्रशुल्क (इसे डालर में निर्दिष्ट किया जाएगा) प्रशुल्क का कम से कम 15-20% माना जाएगा और तदनुसार निबल राशि लगभग 40 करोड़ रुपए होगी। इस परिप्रेक्ष्य में देखने पर निवेश पर प्रतिलाभ की पर्याप्त बचत हो सकती है। यदि फिर भी अरक्षित 'शेष' रह गया तो इसे 'सामान्य व्यापार जोखिम' के अंतर्गत हुआ माना जा सकता है। किन्तु इस संदर्भ में यह और भी मानना होगा कि दो और कार्य-कलापों 'हैच कबर प्रचालन'



और जलयान के अंदर कंटेनरों का बवलना --- की भी, जैसा कि पहले बताया गया है, डालर में प्रशुल्क निर्विष्ट किए जाने की अर्हता हो जाएगी। यदि इन सब के लिए ऐसा हुआ तो 'दोहरा समय प्रभार' से अर्जन को मिलाकर उपलब्ध 'रक्षा' में और बढ़ोतरी होगी।

- (xix) एन एस आई सी टी ने अपने प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए केवल एक वर्ष की वैधता का प्रस्ताव किया था। संशोधन के लिए सामान्य प्रथा तीन वर्ष चक्र अपनाने की रही है। किंतु चेन्नई वर्कशाप ने इससे हट कर दो वर्ष चक्र के लिए संस्तुति की थी।
- (xx) सभी महापक्षों में प्रशुल्क निर्धारण 'तटीय जलयानों के लिए विनोदी (अर्थात् रियायती) था। किन्हीं कारणों से एन एस आई सी टी ने इसे छोड़ दिया।
- (xxi) संयुक्त सुनवाई के दौरान एन एस आई सी टी 'तटीय जलयानों के लिए रियायती प्रशुल्क की मांग को मानने के लिए तत्पर था। फिर भी वह 'तटीय कैरियरों' में 'ट्रांशिपमेंट कार्गो' के बारे में विवेक करने को उत्सुक था और उसने अपनी हैंडलिंग के लिए प्रशुल्क को डालर में रखने के लिए दबाव डाला।
- (xxii) शब्दावली, पूर्ण टिप्पणियों और अन्य द्धियों में अनेक विसंगतियों का उल्लेख किया गया था। अस्थिरता, असंगतता, अतार्किकता और अस्पष्टता दूर करने के लिए इन पर सावधानीपूर्वक ध्यान देने की आवश्यकता होगी।
- (xxiii) जे एम पी टी ने यह स्पष्ट अपनाया था कि चूंकि एन एस आई सी टी ने जे एम पी टी की अधिसूचित वरों को अंगीकार करने के लिये चुना है, इसलिए नए प्रशुल्क की कोई आवश्यकता नहीं हो सकती। इसके अलावा जे एम पी टी के अनुसार भविष्य में भी, जैसा कि वह जे एम पी टी की वरों के लिए बाध्य था, एन एस आई सी टी नई नवें या नई वरों को प्रस्तुत भी न कर सका।

यह तर्क देना सही नहीं होगा कि करार में दिए गए उपबंध प्रशुल्क प्रस्ताव की सभी संवीक्षा को स्वयं धेर लेंगे। यह

प्राधिकरण दो पक्षकारों के बीच किसी करार से बंध नहीं सकता और ऐसा कोई करार, कानून के अंतर्गत किसी पट्टेदार को उपलब्ध अधिकारों से भी सरलता से बंधित नहीं कर सकता। दूसरे शब्दों में जे एन पी टी और एन एस आई सी टी के बीच संपन्न करार का उल्लेख इस प्राधिकरण के विवेकाधिकार को घेरने के लिए नहीं किया जा सकता। यदि इस प्राधिकरण में आवश्यक समझा तो वह एन एस आई सी टी को ऐसा प्रस्ताव तैयार करने के लिए कह सकता है और यह आवश्यक नहीं होगा कि वह करार के संवर्धन में ही हो। यह भी नहीं कहा जा सकता कि यह (प्राधिकरण) स्वयं एन एस आई सी टी के विवेकाधिकारी को (भी) घेर लगा। यह तर्क करना सही नहीं होगा कि एन एस आई सी टी नई मर्चें या नई वरें प्रस्तुत नहीं कर सकता। यदि इस स्थिति को स्वीकार कर लिया गया तो फिर गत्यवरोध आ जाएगा।

चाहे जो हो, चूंकि एन एस आई सी टी ने करार की वैधता पर कोई प्रश्न नहीं उठाया था, इस प्राधिकरण के लिए स्व-प्रेरणा से ऐसा करना आवश्यक भी नहीं है। लेसर पतन न्यास का मौजूबा प्रशुल्क को अधिकतम सीमा के रूप में अपनाना मूलतः अनुचित नहीं कहा जा सकता।

(xxiv) यद्यपि एन एस आई सी टी प्रशुल्क को जे एन पी टी के लिए अधिसूचित प्रशुल्क पर आधारित होने के रूप में अनुमोदित होना है तो इस मामले में अनुमोदन को जे एन पी टी के संवर्धनीय प्रशुल्क को तथ्यतः वैधता के रूप में नहीं देखा जा सकता। जे एन पी टी के प्रशुल्कों की वैधता को अलग से चुनौती दी गई इस मामले को उसी के अंतर्गत अलग से निपटाना होगा।

(xxv) जे एन पी टी और एन एस आई सी टी के बीच हुए करार में 'प्रति धंटा 20 मूव' के न्यूनतम निष्पादन स्तर की परिकल्पना की गई है। अतः प्रशुल्क के निर्धारण में यह उचित होगा कि इसे एक शर्त के रूप में जोड़ा जाए।

6.1 ऊपर दिए गए विभिन्न मुद्दों के संदर्भ में और मामले के सभी पहलुओं का समग्र विश्लेषण के आधार पर निम्नलिखित निर्णय लिए गए :

- (i) कार्गो संबंध प्रभारों को डालर में अंकित किए जाने का प्रस्ताव अनुमोदित नहीं किया गया।

परन्तु 'जहाज के खड़े रहने के प्रभार' जिन्हें जे एन पी टी के पहले ही डालरों में अंकित किया जा चुका था, की एन एस आई सी टी के लिए भी इसी प्रकार और उन्हीं दरों पर अनुमति दी जाएगी।

'हैच कवर्स आफ वैसल' और 'रस्टोज एफ सी एल एस एंड एम टी एस' के प्रभारों की भी इस आदेश में बाव में किए गए निर्धारण के अनुसार डालरों में अंकित करने की अनुमति दी जाएगी।

- (ii) कार्गो संबंध प्रभारों को डालर में अंकित करने के प्रश्न की जाँच सर्व संबंधित और ए०वि०बै० के परामर्शदाताओं के व्यापक परामर्श से नए सिरे से की जाएगी।

उनके कंटेनर को जलयान के कार्यों के भाग के रूप में मानने के प्रश्न की भी जाँच की जाएगी।

- (iii) प्रस्तावित प्रशुल्क दरों को अनुमोदित किया गया था।

- (iv) जे एन पी टी के साथ हुए इस करार के संदर्भ में एन एस आई सी टी द्वारा स्वीकृत अनुबंधों के अनुरूप एक शर्त लगाने का निश्चय किया गया कि अनुमोदित प्रशुल्क 'प्रति धंटा 20 मूव' के न्यूनतम निष्पादन स्तर के अध्यक्षीन होगा।

- (v) अय्यथार्थ और अस्पष्ट शब्दावली स्पष्ट टिप्पणियों आदि के संबंध में विभिन्न प्रयोक्ता समूहों द्वारा उठाई गई विभिन्न आपत्तियों पर लिए गए निर्णय बाव के उपयुक्त संशोधनों के साथ वर अनुसूची जोड़ा जाना चाहिए।

(vi) 'सटीय' जलयानों के पक्ष में विभेद बनाए रखा जाना चाहिए जैसा कि जे एन पी टी के मामले में किया गया है।

(vii) सटीय जलयानों में 'ट्रांशिपमेंट कार्गो' में विशेष / अलग आधार के लिए अंतर नहीं किया जा सकता।

(viii) प्रशुल्क को दो वर्ष की अवधि के लिए अनुमोदित किया गया था तथापि, समुचित कारणों से यह स्पष्ट किया गया था कि प्राधिकरण अनुसूची से अलग भी संशोधन के लिए प्रस्ताव पर विचार करेगा। इस औपचारिक स्थिति के होते हुए भी प्राधिकरण अनुभव को आंकने के लिए एक वर्ष के बाव स्थिति की औपचारिक समीक्षा कर सकता है और यह निश्चय कर सकता है कि क्या कोई मध्यावधि संशोधन आवश्यक है।

6.2 जहाँ तक बांबे कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन, वेस्टर्न इंडिया एसोसिएशन और इंडियन मर्चेंट्स एसोसिएशन द्वारा उठाई गई सूचीबद्ध आपत्तियों का संबंध है, एन एस आई सी टी ने विभिन्न संशोधनों को जोड़ने का सकारात्मक संकेत दिया था। यद्यपि इन संशोधनों से उठाए गए विभिन्न अनेक मुद्दों का हल निकल सकेगा फिर भी कुछ और मुद्दे अभी भी पूरा करने के लिए रह जाएंगे। इस संबंध में निम्नलिखित निर्णय किए गए :

- (i) वर अनुसूची का एक सामान्य शीर्षक होना चाहिए जिसे कंटेनरों के संचलन और हैंडलिंग तथा कंटेनरीकृत कार्गो के लिए समेकित प्रभार पड़ा जाना चाहिए।
- (ii) धारा 1 के अंतर्गत उप धारा ख में "यार्ड तक सी एफ एस" शामिल करने का विलोमतः उपबंध होना चाहिए।
- (iii) धारा 1 के अंतर्गत उप धारा ग में "यार्ड तक रेल" शामिल करने का विलोमतः उपबंध होना चाहिए।
- (iv) धारा 1 के अंतर्गत उप धारा ध में "यार्ड तक ट्रक" शामिल करने का विलोमतः उपबंध होना चाहिए।
- (v) पत्तन के भीतर रखे गए कंटेनर के बारे में अलग प्रावधान की कोई आवश्यकता नहीं है क्योंकि एन एस आई सी टी का टर्मिनल के अंदर कंटेनर रखने का इरादा बिल्कुल नहीं था।

- (vi) 'हैच कवर प्रति जलयान' से संबंधित धारा 5 में प्रशुल्क को ढालर में अंकित करने करने की अनुमति दी जाएगी किंतु 'रूपांतरण' इस आवेश की तारीख को लागू सीमा शुल्क दर के संदर्भ में में किया जाना चाहिए ।
- (vii) 'रेस्टोज' एफ सी एल और एम टी से संबंधित धारा 6 में प्रशुल्क को ढालर में अंकित करने की अनुमति दी जाएगी परन्तु रूपांतरण इस आवेश की तारीख को लागू सीमा शुल्क दर के संदर्भ में किया जाना चाहिए ।
- (viii) 'दोहरा समय प्रभार' के संबंध में धारा 9 के अंतर्गत उप धारा क में निम्नलिखित संशोधन किया जाना चाहिए ---  
 (क) 30 दिन के बाव 20 के लिए जे एन पी टी के प्रशुल्क के समान 13.00 ढालर का प्रशुल्क शुरू किया जाना चाहिए और  
 (ख) 30 दिन के बाव 20 से अधिक के लिए जे एन पी टी के प्रशुल्क के समान 26.00 ढालर का प्रशुल्क शुरू किया जाना चाहिए ।
- (ix) 'दोहरा समय प्रभार' से संबंधित धारा 9 के अंतर्गत उप धारा ज के बाव नोट 6 की पंक्ति 2 में परवर्ती दिन के स्थान पर बाव वाले दिन की प्रविष्टि की जानी चाहिए ।
- (x) 'दोहरा समय प्रभार' से संबंधित धारा 9 के अंतर्गत उप धारा ज के बाव टिप्पणी में यह निर्विष्ट करने के लिए एक नोट जोड़ा जाना चाहिए कि ढालर में निर्विष्ट प्रशुल्क की वसूली के लिए रूपांतरण हेतु संदर्भ दर लागू सीमा शुल्क दर होगा ।
- (xi) अनुसूची के अंत में सामान्य नोट में नोट 4 में "कंटेनरों और कंटेनरीकृत कार्गो के टैरे भार पर घाट शुल्क "शब्द " अंतरण क्रेन" और " परिवहन एवं योगदान" अभिव्यक्ति के बीच जोड़ा जाना चाहिए ।

(xii) अनुसूची के अंत में सामान्य नोट में नोट 7 निम्न प्रकार पुनः लिखा जाना चाहिए --

" 'तटीय' जलयानों के लिए केवल रुपए के आधार पर प्रशुल्क अदा करना होगा ।

" ट्रांशिपमेंट कार्गो के लिए भी तटीय जलयानों को केवल रुपए के आधार पर प्रशुल्क अदा करना होगा ।"

" ' तटीय ' के रूप में जलयानों की मान्यता महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा नियत परिभाषा के संदर्भ में होगी ।

(xiii) ' तटीय जलयानों ' के संबंध में ऊपर दिए गए निर्णय के अनुरूप जहाँ कहीं प्रशुल्क ऋत्तर में निर्विष्ट किया गया था, रुपए में भी उसी के साथ निर्विष्ट किया जाए ।

8.3 किसी भी स्थिति में इस आशय का एक सामान्य नोट जोड़ा जाना चाहिए कि किसी प्रकार के संदेह या अस्पष्टता की स्थिति में जे एन पी टी के प्रशुल्क का संदर्भ विवादास्पद मुद्दे को स्पष्ट करने के लिए दिया जा सकता है ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/असा./143/98]

## एन एस आई सी टी प्रशुल्क दर अनुसूची

कंटेनरों के संचालन और हैंडलिंग तथा कंटेनरीकृत कार्गो के लिए समेकित प्रभार

(विनिमय दर : 1 अमरीकी डालर= 42.65 रूपए )

जे एन पी टी प्रशुल्क	एन एस आई सी टी प्रशुल्क
1	2

खंड 1 सभी सामान्य और रीफर कंटेनरों के लिए प्रभार

क पत्तन की क्रेनों का प्रयोग करके जलयान से यार्ड तक/ यार्ड से जलयान तक ।

	रुपये	रुपये
एफ सी एल 40'	3,900	3,900
एफ सी एल 20'	2,600	2,600
आई सी डी 40'	3,900	3,900
आई सी डी 20'	2,600	2,600
एम टी 40'	3,150	3,150
एम टी 20'	2,100	2,100

ख यार्ड से सी एफ एस / सी एफ से यार्ड तक --सी एस एफ पर परिवहन एवं लिफ्टें ।

एफ सी एल 40'	1,388	1,388
एफ सी एल 20'	925	925
एम टी 40'	1,388	1,388
एम टी 20'	925	925

ग केबल आई सी डी एस के लिए यार्ड से रेल/ रेल से यार्ड तक

आई सी डी 40'	1,950	1,950
आई सी डी 20'	1,300	1,300

	1	2
ध	यार्ड से ट्रक / ट्रक से यार्ड तक	
	एफ सी एल 40'	600 600
	एफ सी एल 20'	400 400
	एम टी 40'	600 600
	एम टी 20'	400 400

बाद में उल्लिखित किसी विशिष्ट श्रेणी में न आने वाले सामान्य कंटेनर सामान्य किस्म के कंटेनर होते हैं।

**खंड 2 सभी यानान्तरण कंटेनरों के लिए प्रभार**

क	1- 3000 टी ई यू एस	रुपए	रुपए
	एफ सी एल 40'	4,500	4,500
	एफ सी एल 20'	3,000	3,000
	एम टी 40'	3,900	3,900
	एम टी 20'	2,600	2,600
ख	3,001 -6000 टी ई यू एस		
	एफ सी एल 40'	4,200	4,200
	एफ सी एल 20'	2,800	2,800
	एम टी 40'	3,600	3,600
	एम टी 20'	2,400	2,400
ग	6001-9000 टी ई यू एस		
	एफ सी एल 40'	3,900	3,900
	एफ सी एल 20'	2,600	2,600
	एम टी 40'	3,300	3,300
	एम टी 20'	2,200	2,200
घ	उसके बाद		
	एफ सी एल 40'	3,600	3,600
	एफ सी एल 20'	2,400	2,400
	एम टी 40'	3,000	3,000
	एम टी 20'	2,000	2,000



यानान्तरण कंटेनर वह कंटेनर होता है जिसे एक जहाज से उतारा जाता है और यार्ड में रखा जाता है तथा दूसरे जलयान से भेजा जाता है।

मूलतः : यानान्तरण कंटेनर के रूप में घोषित कोई कंटेनर जिसे बाव में रेल अथवा सड़क द्वारा ढोया जाता है, यानान्तरण कंटेनर नहीं कहलाएगा और उसे सामान्य आयात कंटेनर समझा जाएगा तथा यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।

### खंड 3 सभी खतरनाक कंटेनरों के लिए प्रभार

क पत्तन की क्रेनों का प्रयोग करके जहाज से यार्ड तक

	रुपए	रुपए
एफ सी एल 40'	4,500	4,500
एफ सी एल 20'	3,000	3,000
आई सी डी 40'	4,500	4,500
आई सी डी 20'	3,000	3,000
टी / जहाज 40'	4,500	4,500
टी / जहाज 20'	3,000	3,000

ख यार्ड से सी एफ एस तक --- सी एस एफ पर परिवहन और लिफ्टें

एफ सी एल 40'	1,500	1,500
एफ सी एल 20'	1,000	1,000

ग केवल आई सी डी एस के लिए यार्ड से रेल तक

आई सी डी 40'	2,250	2,250
आई सी डी 20'	1,500	1,500

ध यार्ड से ट्रक तक

एफ सी एल 40'	750	750
एफ सी एल 20'	500	500

आई एस ओ के अंतर्गत यथा वर्गीकृत खतरनाक माल से भरा कोई कंटेनर खतरनाक कंटेनर है।

खंड 4	सभी अधिक आयामी कार्गो कंटेनरों के लिए प्रभार		
क	पसून ग्रेन का प्रयोग करके जहाज से यार्ड तक		
		रुपए	रुपए
	एफ सी एल 40'	7,800	7,800
	एफ सी एल 20'	5,200	5,200
	आई सी डी 40'	7,800	7,800
	आई सी डी 20'	5,200	5,200
	टी / जहाज 40'	7,800	7,800
	टी / जहाज 20'	5,200	5,200
	एम टी 20'	4,200	4,200
	एम टी 40'	6,300	6,300
ख	यार्ड से सी एफ एस तक -- सी एफ एस पर परिवहन तथा लिफ्टें		
	एफ सी एल 40'	2,775	2,775
	एफ सी एल 20'	1,850	1,850
	एम टी 20'	1,850	1,850
	एम टी 40'	2,775	2,775
ग	केवल आई सी डी एस के लिए यार्ड से रेल तक		
	आई सी डी 40'	3,900	3,900
	आई सी डी 20'	2,600	2,600
	एम टी 20'	2,600	2,600
	एम टी 40'	3,900	3,900
घ	यार्ड से ट्रक तक		
	एफ सी एल तथा एम टी 40'	1,200	1,200
	एफ सी एल तथा एम टी 20'	800	8,00

मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक आयामी कार्गो को ढोने वाले कंटेनर जिनके लिए स्ट्रिंग्स, शैकल्स और लिफ्टिंग बीम आदि जैसे उपकरणों की आवश्यकता होती है, को अधिक आयामी कार्गो कंटेनरों के रूप में परिभाषित किया जाता है। उनमें क्षतिग्रस्त तथा अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल होते हैं जिनके लिए विशेष उपकरणों आवश्यकता होती है।

		जे एन पी टी प्रशुल्क रूपए	एन एस आई सी टी प्रशुल्क अमरीकी डालर
<b>खंड 5 जलयान के हैचकवर्स</b>			
हैचकवर को खोलना और बंद करना ( प्रति हैचकवर प्रभार )			
क	जब घड़े पर हैचकवर को रखा जाए	3,000	70.34
ख	हैचकवर को घड़े पर रखे बगैर	1,200	28.14

<b>खंड 6 रस्टोज एफ सी एल एस तथा एम टी एस</b>			
जलयान के भीतर कंटेनरों का स्थानान्तरण ( प्रति स्थानान्तरण )			
क	हैच से हैच तक स्थानान्तरण		
	एफ सी एल एम टी 40'	1,500	35.17
	एफ सी एल तथा एम टी 20'	1,000	23.45
ख	( क ) के अतिरिक्त		
	एफ सी एल तथा एम टी 40'	6,000	140.68
	एफ सी एल तथा एम टी 20'	4,000	93.79

40' से अधिक लम्बे और 45' तक लम्बाई वाले कंटेनरों के लिए हैंडलिंग प्रभार लागू प्रभारों का 200% होगा ।

#### खंड 7 शटआउट्स

क	शटआउट्स प्रभार	रूपए	रूपए
	एफ सी एल तथा एम टी 40'	3,000	3,000
	एफ सी एल तथा एम टी 20'	2,000	2,000
ख	शटआउट कंटेनरों का परिवहन		
	एफ सी एल तथा एम टी 40'	2,250	2,250
	एफ सी एल तथा एम टी 20'	1,500	1,500

यदि कंटेनरों को किसी विशेष जलयान के लिए निर्यात माल के रूप में टर्मिनल में लाया जाता है ( वैसल आइडेंटिफिकेशन एम्बोइज नम्बर अर्थात् बी आई नम्बर द्वारा यथा सूचित ) और किसी कारणवश जलयान पर नहीं पहुँच पाए तो ऐसे कंटेनर को शटआउट कंटेनर के रूप में परिभाषित किया जाता है ।

जे एन पी टी  
प्रशुल्क

एन एस आई सी टी  
प्रशुल्क

#### खंड 8 रीफर मानिट्रिंग तथा कनैक्शन

	रुपए	रुपए
एफ सी एल तथा एम टी 40'	1,800	1,800
एफ सी एल तथा एम टी 20'	1,200	1,200

शीघ्र खराब होने वाले माल की दुलाई के लिए प्रयुक्त प्रशीतित कंटेनर जिसमें अपेक्षित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली की आपूर्ति के लिए व्यवस्था की गई हो, तो उसे रीफर कंटेनर समझा जाता है ।

#### खंड 9 अन्य सेवाएं

क सीमा शुल्क निरीक्षणों अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए टर्मिनल के भीतर कंटेनरों का स्थानान्तरण, तथा बाव में डिलिवरी के लिए कंटेनरों का लदान ।

एफ सी एल 40'	2,550	2,550
एफ सी एल 20'	1,700	1,700
एम टी 40'	2,550	2,550
एम टी 20'	1,700	1,700

ख सीमा शुल्क जाँच अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए पूर्व व्यवस्था द्वारा नामित यार्ड में कंटेनर रखने के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार ।

एफ सी एल 40'	300	300
एफ सी एल 20'	200	200
एम टी 40'	300	300
एम टी 20'	200	200

		जे एन पी टी प्रशुल्क	एन एस आई सी टी प्रशुल्क
<b>खंड 9 कंटेनर रखे रहने के समय के लिए प्रभार</b>			
		अमरीकी डालर	अमरीकी डालर
क	लदे हुए आयात कंटेनर		
	पहले 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क
	4-15 दिन		
	20'	3.25	3.25
	20' से अधिक	6.50	6.50
	16-30 दिन		
	20'	6.50	6.50
	20' से अधिक	13.00	13.00
	उसके बाद		
	20'	13.00	13.00
ख	लदे हुए निर्यात कंटेनर		
	पहले 7 दिन	निशुल्क	निशुल्क
	8-15 दिन		
	20'	2.86	2.86
	20' से अधिक	5.72	5.72
	13-30 दिन		
	20'	5.72	5.72
	20' से अधिक	11.44	11.44
	उसके बाद		
	20'	11.44	11.44
ग	निर्यात अथवा आयात के लिए खाली कंटेनर		
	पहले 15 दिन		
	20'	3.25	3.25
	20' से अधिक	6.50	6.50
	16-30 दिन		
	20'	6.50	6.50

	20' से अधिक	13.00	13.00
	उसके बाद		
	20'	13.00	13.00
	20' से अधिक	26.00	26.00
ध	आई सी डी लदे हुए और खाली आयात अथवा निर्यात कंटेनर		
	पहले 15 दिन	निशुल्क	निशुल्क
	16-30 दिन		
	20'	2.86	2.86
	20' से अधिक	5.72	5.72
	31-45 दिन		
	20'	5.72	5.72
	20' से अधिक	11.44	11.44
	उसके बाद		
	20'	11.44	11.44
	20' से अधिक	22.88	22.88
ड	यानान्तरण में लदे हुए कंटेनर		
	पहले 30 दिन	निशुल्क	निशुल्क
	15-45 दिन		
	20'	3.25	3.25
	20' से अधिक	6.50	6.50
	उसके बाद		
	20'	6.50	6.50
च	यानान्तरण खाली कंटेनर		
	1-15 दिन		
	20'	3.25	3.25
	20' से अधिक	6.50	6.50
	16-30 दिन		
	20'	6.50	6.50
	20' से अधिक	13.00	13.00
	उसके बाद		
	20'	13.00	13.00
	20' से अधिक	26.00	26.00

छ	शटआउट लदे हुए तथा खाली कंटेनर		
	1-15 दिन		
	20'	3.25	3.25
	20' से अधिक	6.50	6.50
	13-30 दिन		
	20'	6.50	6.50
	20' से अधिक	13.00	13.00
	उसके बाद		
	20'	13.00	13.00
	20' से अधिक	26.00	26.00
झ	शहर को वापस जाने वाले भरे हुए तथा खाली कंटेनर		
	पहले 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क
	4-15 दिन		
	20'	3.25	3.25
	20' से अधिक	6.50	6.50
	16-30 दिन		
	20'	6.50	6.50
	20' से अधिक	13.00	13.00
	उसके बाद		
	20'	13.00	13.00
	20' से अधिक	26.00	26.00

1. किसी कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि की गणना उसके उतारे जाने वाले दिन से अगले दिन से जलयान पर उसके लदान/डिलिवरी / कंटेनर को हटने की तारीख तक की जाएगी और इसमें रविवार और छुट्टियाँ शामिल होंगी।
2. ऐसे यानान्तरण कंटेनर जिनके प्रेषण के तरीके को बाद में स्थानीय रूप से परिवर्तित कर दिया जाए, के लिए खंड 9 मव (घ) में यथा निर्धारित रियायती समय खत्म हो जाएगा।

ऐसे कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार आयात कंटेनरों के समान ही वसूल

### किए जाएंगे

3. प्रेषण के साधन को बाद में रेल द्वारा परिवर्तित करने वाले यानान्तरण कंटेनरों को भंडारण शुल्क लगाने के प्रयोजनार्थ अन्य आई सी डी कंटेनर समझा जाएगा।

ऐसे मामलों में कंटेनर को कंटेनर यार्ड से आई सी डी यार्ड तक स्थानान्तरित करने के लिए अतिरिक्त स्थानान्तरण प्रभार लगाए जाएंगे।

4. प्रेषण के साधन को बाद में रेल द्वारा परिवर्तित करने वाले सामान्य आयात कंटेनरों के लिए केवल सामान्य आयात कंटेनरों पर लागू निशुल्क अवधि प्रदान की जाएगी।
5. किसी शटआउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि की गणना कंटेनर के शटआउट बनने के अगले दिन से उसके जलयान पर लदान/डिलिवरी के दिन तक की जाएगी।
6. नीलामी कंटेनरों के मामले में नीलामी पूरी होने के पश्चात् खाली कंटेनरों पर खाली कंटेनरों की तरह ही खाली किए जाने का कार्य पूरा होने और नौवहन लाइनों को सूचित किए जाने के अगले दिन से भंडारण अवधि प्रभार लागू होंगे।
7. छालर में अंकित प्रशुल्कों की वसूली के लिए परिवर्तन हेतु 'संदर्भ वर' विद्यमान 'सीमाशुल्क वर' ही होगी।

### सामान्य नोट

1. 20 फुट तक और इससे कम लम्बाई के कंटेनरों को प्रशुल्क के प्रयोजनार्थ एक टी ई यू माना जाएगा।
2. सामान्य तौर पर लम्बाई में 20 फुट से अधिक और 40 फुट तक के कंटेनरों के लिए सभी प्रभार लागू प्रभारों का 150% होंगे।



3. लम्बाई में 40' से अधिक और 45' तक के कंटेनरों के लिए हैंडलिंग प्रभार लागू प्रभारों का 200% होंगे ।
4. उपर्युक्तानुसार समेकित प्रभारों में निम्नलिखित घटक शामिल होंगे अर्थात् स्टीविङ्गोरिंग, जेन्द्री क्रेनों का प्रयोग, ट्रांसफर क्रेन का प्रयोग, कंटेनरों के भार और कंटेनरीकृत कार्गो पर घाटशुल्क, रेलवे अबसंरचना के लिए परियहन और अंशदान ।
5. मानका आकार के अतिरिक्त कंटेनरों जिनके लिए विशेष उपकरणों अथवा स्लिंग्स की आवश्यकता होती है, के लिए हैंडलिंग प्रभार लागू वरों से वोगुणे बसूल किए जाएंगे । ऊपेसे कंटेनरों में क्षतिग्रस्त कंटेनर और अन्य प्रकार के कंटेनर शामिल होंगे जिन के लिए विशेष उपकरणों की आवश्यकता होती है ।
6. रीफर कंटेनरों के मामले में भी प्रति टी ई यू प्रति कैलेंडर दिन 1200 रु का अतिरिक्त विजली प्रभार लागू होगा ।
7. जे एन पी टी के मामले की तरह 'तटीय' जलयानों के लिए विभेदक बनाए रखा जाएगा ।

तटीय जलयानों के लिए केवल रूपए में अंकन के आधार पर प्रशुल्कों का भुगतान करना अपेक्षित होगा ।

'यानान्तरण कार्गो' के लिए भी तटीय जलयानों के लिए केवल रूपए में अंकन के आधार पर प्रशुल्कों का भुगतान करना अपेक्षित होगा ।

जलयानों को 'तटीय' जलयान के रूप में मान्यता महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा निर्धारित परिभाषा के अनुसार दी जाएगी ।

8. किसी संदेह अथवा अस्पष्टता के मामले में विवादास्पद मुद्दे को स्पष्ट करने के लिए जे एन पी टी के वरमानों का संदर्भ लिया जा सकता है ।

.....

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[ विज्ञापन/III/IV/असा./143/98 ]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 17th December, 1998

No. TAMP/1/98-JNPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposals of the Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT), Navi Mumbai, as in the Schedule appended hereto

**SCHEDULE****Case No. TAMP/1/98-JNPT**

**The Nhava Sheva International Container Terminal (NSICT) Limited** ... **Applicant**

**ORDER**

( Passed on this 5th day of December, 1998. )

This case relates to a proposal from the Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT), Navi Mumbai, for fixation of tariffs for the three berths they are constructing on a BOT basis at the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT).

2. As part of the liberalisation/privatisation process, the Government decided to open up the major ports also for privatisation. The first initiative in this direction was either to lease out for operation existing berths or (even) to lease out lands for construction of new berth(s) on a BOT basis. The case of the Applicant falls in the latter category.

3.1. In terms of the MPT Act as it stands now, tariffs both of Port Trusts and of private operators have to be fixed by the TAMP. Since Port Trusts will be operationing virtually as competitors to private operators, this Authority has decided to entertain tariff proposals directly from such operators. In other words, they are not required to route their proposals through the Port Trust concerned.

**3.2.** The procedure for scrutiny of such proposals, however, is to be the same as for proposals from the Port Trusts. The proposal in this case has been so received and so scrutinised, and was taken up for consideration by the Authority in its meeting.

**3.3.** Besides the material collected during the processing of the case, an additional document was received at the time of the meeting: A flow chart, prepared by the NSICT, depicting the details and sequencing of cargo-handling operations at the NSICT Terminal. The NSICT had highlighted the fact that there was to be no 'yard within yard' in its terminals.

**3.4.** It must, however, be stated here that the NSICT was not very willing to disclose all the information required on grounds of commercial confidentiality. Subsequently, though, the NSICT did provide some of the information but, not all.

**4.** The proposal was considered in all its aspects and with reference to all the material that had been collected. The Authority also reckoned with the (part) information provided by the NSICT on a 'confidential' basis. Based on all these, and with reference to the information/analyses given in the agenda note, after a collective application of mind, the Authority proceeded to decide the case.

**5.** In the detailed discussion, the following more important points emerged:

- (i). The NSICT had chosen to adopt the JNPT tariffs as 'ceilings' for their own purpose in operating the new International Container Terminal. Under law, the NSICT would have been entitled to

propose a tariff of its own. But, since the NSICT had chosen to bind itself to the JNPT rates because of a stipulation to that effect in their Agreement with the JNPT, the Authority need not question their discretion.

- (ii). The NSICT had not provided any cost-calculations on the ground that they were only adopting the JNPT rates which had duly been sanctioned by the Government.
- (iii). The NSICT had chosen to act in accordance with their Agreement with the JNPT. Although this Authority would not legally be bound by any such Agreement between parties, given the circumstances of this case, it would not be necessary to rake up this issue.
- (iv). The NSICT had been extremely reluctant to part with information relating to cost-calculations, income projections, cash flow analyses, etc., on grounds of 'commercial confidentiality'. Because of repeated insistence by the Authority, they had in the end given some details; but, not all

The cash flow statements provided did not specifically indicate the return on (foreign equity). In the event, it would not be possible to estimate exactly the extent of which exchange rate fluctuation had already been factored into the calculations.

- (v). Likewise, the JNPT had shown no interest in reacting to the proposal; in spite of repeated reminders they did not give any comments on the proposal. The JNPT had been extraordinarily

reluctant even to part with any information relating to approval/sanction of its own tariffs! Their argument was that, since their tariff was not under scrutiny, it would not be necessary for them to furnish any such information. Here, again, at the repeated insistence of the Authority, the JNPT did in the end give the relevant details.

- (vi). Although the proposal was modelled on the JNPT tariffs, the NSICT had made a significant departure in proposing denomination of all cargo-related charges in dollar terms.

In the case of JNPT, only 'dwell time charges' were denominated in dollar terms.

Although charges for 'hatch cover handling' and for 'shifting containers within the vessel' could have also been denominated in dollar terms, for some reason, the JNPT had not chosen to do so.

- (vii). The denomination in dollar terms had been proposed on the ground that the substantial foreign equity and foreign loan component of the project-funding would require debt-servicing in dollars.

The denomination in dollar terms, according to the NSICT, would safeguard the interests of the foreign financiers against wild exchange rate fluctuations. The NSICT had also cited for support of its proposal the case of the Mumbai Port Trust (MBPT) where a

'container' had been recognised as an extension of the vessel-hold, and consequently, container-handling charges had been treated as 'vessel-related charges' thereby qualifying for denomination in dollar terms.

- (viii). The proposal to denominate the tariffs in dollar terms had been objected to by the users on the ground that cargo-related charges could be denominated only in rupee terms; and, the 'legal fiction' applied in the case of MBPT was wrong.

In this connection, it was pointed out that the JNPT itself had not denominated cargo-related charges in dollar terms; even after the MBPT example was available, the JNPT still did not chose to change from rupee to dollar denomination.

- (ix). The demand for denomination in dollar terms was rejected at the time of bids. And, the Agreement also did not give any assurance to do so.
- (x). The NSICT had bound itself to abide by the JNPT tariff. The proposal for denomination in dollar terms would not be in consonance with this assurance.
- (xi). The 'royalty' payments had all been denominated in rupee terms. Significantly, the bid document specified that the 'royalty' denomination and 'tariff' denomination would be in the same currency. Although the Agreement did not incorporate a specific

provision to this effect, a harmonious construction with reference to both the documents would establish the point conclusively.

- (xii). The Tariff Authority had, for stated reasons, not been in favour of denominating cargo-related charges in dollar terms.
- (xiii). All the major ports were reported to be in favour of denominating cargo-related charges in dollar terms. In a recent communication, the Ministry of Surface Transport (MOST) had referred to such a Resolution adopted by the Indian Ports Association (IPA) and endorsed it itself unreservedly too.
- (xiv). While the Tariff Authority was not bound to accept this recommendation of the MOST, with reference nevertheless to their communication, and bearing in mind the Guideline adopted at the Chennai Workshop on Guidelines for Tariff Regulation (February 98) requesting the Authority to review the stand if a convincing case was made out, this issue could be examined afresh in consultation with all concerned.

At the time of such an exercise, bearing in mind the widespread opposition to the 'legal fiction' applied in the MBPT case, recognition of a 'container' as an extension of the vessel-hold could also be reconsidered.

Indeed, this subject had already been referred to the ADB Consultants for examination. And, when their advice became

available, it could be exposed for a wider consultation with all concerned viz., Port Trusts, BOT operators, and the users.

- (xv). It would not be correct to contend that business risks could not be assessed without denomination of tariffs in dollar terms. Getting foreign equity or loan would be a normal business decision. And, reckoning with exchange rate fluctuations would be a normal business risk.

Significantly, there would be no difficulty in purchase of foreign exchange for the purpose of repatriation of earnings in accordance with the Ministry of Finance / Reserve Bank of India Guidelines.

- (xvi). The NSICT had refused to divulge all its cash flow analyses details on grounds of 'commercial confidentiality'. What it did disclose was not adequate to establish conclusively whether or not the risk of exchange rate fluctuations had already been factored into its calculations. It would be relevant in this context to recognise that it was common international practice to take up such factors into account while giving 'bids'.

Significantly, in the proposal, the NSICT had adopted the March 97 exchange rate. But, at the joint hearing, it readily agreed to go by the rate prevalent at the time of the Authority's order. This was said in response to an objection that, due to a rupee-decline, the NSICT had already an 18% advantage. If there was indeed such



a cushion available in the (original) proposal, then, possibly, the exchange rate fluctuation had already been taken into account.

That being so, apart from other considerations, approval of the proposal to denominate cargo-related charges in dollar terms might result in giving double benefit to the NSICT.

- (xvii). Currency denomination was a basic aspect of the tender in this case. Any decision to alter at this stage a categorically stated earlier decision might give rise to avoidable legal complications.
- (xviii). Incidentally, a scrutiny of some of the data available would highlight the dimensions involved.

The project cost had been estimated at Rs.700 crores. The Debt-Equity ratio was stated to be 65:35. On the Debt side, the dollar-debt – Rupee-debt ratio was stated to be 55:45. Likewise, on the Equity side, the foreign equity – Indian equity ratio was stated to be 95:5.

A scrutiny of the data contained in the 'Projected Financial Statements (unescalated cash flows)' could give a reasonable indication of the debt-servicing liability. The relevant data for 2002 and 2003, for example, show 'earnings after payment of royalty' in the region of Rs.220-230 crores; and, the debt-servicing liability for the same period had been shown in the region of Rs.70 crores. It should be recognised here that only 55% of this liability would be in foreign currency. In other words,

the foreign currency requirement would be of the order of less than Rs.40 crores.

In this context, it should also be recognised that 'dwell time' tariff (it would be denominated in dollar terms) would account for at least 15-20% of the tariff and would, accordingly, net in about Rs.40 crores. Viewed in this perspective, the investment could be seen to have an adequate cover of return. Even if there was still an 'uncovered' balance, it could be deemed to fall under 'normal business risk'. But, it has further to be recognised in this context that two more activities -- 'hatch cover operations' and 'shifting of containers within the vessel' -- would, as earlier stated, also qualify for denomination of tariff in dollar terms. If these were to be so, then, together with the earnings from 'dwell time charges' the 'cover' available would receive a further boost.

- (xix). The NSICT had proposed only a one-year validity for its tariff proposal. The usual practice had been to adopt a three-year cycle for revisions. But the Chennai Workshop had recommended a shift to a two-year cycle.
- (xx). Tariff prescription in all the major ports contained a differential (i.e., concessional) provision for 'coastal' vessels. For some reason, the NSICT had omitted this.
- (xdi). At the time of the joint hearing, the NSICT, inclined as it was to concede the demand for concessional tariffs for 'coastal' vessels,

was nevertheless keen to make a distinction about 'transshipment cargo' in 'coastal carriers' and press for denomination in dollar terms of tariffs for their handling.

(xxii). A number of discrepancies had been pointed out in terminology, explanatory notes, and other detailing. These would need to be addressed carefully for removal of infirmities, inconsistencies, illogicalities, and ambiguities.

(xxiii). The JNPT had taken a stand that, since the NSICT had chosen to adopt the notified JNPT rates, there might not be any need for a new tariff at all. Furthermore, according to the JNPT, even in the future, bound as it was to the JNPT rates, the NSICT could not even introduce new items or new rates.

It might not be correct to contend that the provisions in the Agreement would circumscribe all scrutiny of the tariff proposal. This Authority could not be bound by any Agreement between two parties. And, such an Agreement could not also blithely take away rights available to a Lessee under the Law. In other words, the Agreement between the JNPT and the NSICT could not be cited to circumscribe this Authority's discretion. If it found it necessary to do so, this Authority could require the NSICT to formulate a proposal not necessarily only with reference to the Agreement.

Also, it could not be said to circumscribe the discretion (even) of the NSICT itself. It would not be correct to contend that the NSICT could not introduce new items or new rates. If this position was admitted, then there would be stagnation.

Be that as it might, since the NSICT had not questioned the validity of the Agreement, this Authority need not *suo motu* do it too. Adoption as ceiling of the existing tariff of the Lessor Port Trust could not be said to be basically unsound.

(xxiv). Although the NSICT tariff would have to be approved as being based on the tariffs notified for the JNPT, the approval in this case could not *ipso facto* be seen to be a validation of the JNPT tariffs in reference. Validity of the JNPT tariffs had separately been challenged; that issue would have to be settled separately thereunder.

(xxv). The Agreement between the JNPT and the NSICT envisaged a minimum performance level of '20 moves per hour'. In the tariff prescription, therefore, it would be advisable to incorporate this as a conditionality.

**6.1.** With reference to the various issues cited above, and based on a total analysis of all aspects of the case, the following decisions were taken:

- (i). The proposal to denominate cargo-related charges in dollar terms was not approved.

But, 'dwell time charges' which were already denominated in dollar terms for the JNPT would be allowed to be so denominated for the NSICT too and at the same rates.

Charges for 'hatch covers of vessel' and 'restows FCLs and MTs' would also be allowed to be denominated in dollar terms as stipulated later in this order.

- (ii). The question of denominating cargo-related charges in dollar terms would be examined afresh in detailed consultation with all concerned and the ADB Consultants.

The question of treating the container as an extension of a vessel-hold would also be re-examined.

- (iii). The tariff rates proposed were approved.
- (iv). In conformity with the stipulation accepted by the NSICT in the context of its Agreement with the JNPT, it was decided to introduce a 'conditionality' that the tariff approved would be subject to a minimum level of performance of '20 moves per hour'.
- (v). The decisions taken on the various objections raised by different user-groups in respect of imprecise and ambiguous 'terminology', 'explanatory notes', etc., should be incorporated in the Schedule of Rates along with appropriate consequential corrections.
- (vi). The differential in favour of 'coastal' vessels should be maintained as in the case of the JNPT.
- (vii). 'Transshipment cargo' in 'coastal' vessels could not be distinguished for special/separate consideration.

- (viii). The tariff was approved for a two-year period. It was, however, clarified that, for good reasons, the Authority would entertain a proposal for revision (even) ahead of the schedule.

Irrespective of this formal position, the Authority could even take up an informal review of the position after one year to gauge the experience and decide whether any mid-course correction would be necessary.

6.2. As regards the various objections listed by the Bombay Customs House Agents Association, the Western India Shippers Association, and the Indian Merchants Chamber, the NSICT had given a response incorporating various amendments. While these amendments would meet many of the points raised, there would still remain some more to be covered. The following decisions were taken in this regard:

- (i) There should be a general heading to the Schedule of Rates which should read "Consolidated charges for movement and handling of containers and containerised cargo".
- (ii) In sub-section B under Section-1, there should be a vice versa provision to cover "CFS to Yard".
- (iii). In sub-section C under Section-1, there should be a vice versa provision to cover "Rail to Yard".
- (iv). In sub-section D under Section-1, there should be a vice versa provision to cover "Truck to Yard".

- (v). There need not be a separate provision in respect of 'Container stuffed inside the Port' since the NSICT did not intend to stuff containers within the terminal at all.
- (vi). In Section-5 relating to 'Hatch covers per vessel', the tariffs would be allowed to be denominated in dollar terms; but, the 'conversion' should be done with reference to the 'Customs Rate' prevailing on the date of this Order.
- (vii). In Section-6 relating to 'Restowes, FCLs, and MTs', the tariffs would be allowed to denominated in dollar terms; but, the 'conversion' should be done with reference to the 'Customs Rate' prevailing on the date of this Order.
- (viii). In sub-section A under Section-9 relating to 'Dwell time charges', the following corrections should be made –
  - (a). for 20' beyond 30 days, the tariff of \$ 13.00, on par with the JNPT tariff, should be introduced; and,
  - (b). for over 20' beyond 30 days, the tariff of \$26.00, on par with the JNPT tariff, should be introduced.
- (ix). In line 2 of note-6 after sub-section H under Section-9 relating to 'Dwell time charges', the words "following day" should be entered as "day following".

(x). In the notes after sub-section H under Section-9 relating to 'Dwell time charges', a note should be added to specify that the 'reference rate' for conversion for collection of the dollar-denominated tariffs would be the prevailing 'Customs Rate'.

(xi). In the General notes at the end of the Schedule, in note-4, the words "wharfage on tare weight of containers and containerised cargo" should be added between the expressions "transfer crane," and "transportation and contribution".

(xii). In the General notes at the end of the Schedule, the note-7 should be reworded to read –

"Coastal vessels will be required to pay tariffs only on the basis of rupee-denomination.

"Even for 'transhipment cargo', coastal vessels will be required to pay tariffs only on the basis of rupee-denomination.

"Recognition of vessels as 'coastal' will be with reference to the definition stipulated by the Tariff Authority for Major Ports.

(xiii). In line with the decision given above in respect of 'coastal vessels', wherever tariff was denominated in dollar terms, the denomination in rupee terms should also be indicated alongside.

**6.3.** In any case, a general note should be added to the effect that, in case of any doubt or ambiguity, the JNPT tariff might be referred to for clarifying the issue in dispute.

( S. Sathyaṁ )  
Chairman



**NSICT TARIFF**  
**Schedule of Rates**

Consolidated charges for movement and handling of containers and containerized cargo.

( Exchange rate: 1USD = 42.65 Rupees )

	JNPT Tariff	NSICT Tariff
<b>Section 1 Charges for all normal and reefer containers</b>		
<b>A Ship to yard / yard to ship using port crane</b>	<b>Rupees</b>	<b>Rupees</b>
FCL 40'	3,900	3,900
FCL 20'	2,600	2,600
ICD 40'	3,900	3,900
ICD 20'	2,600	2,600
MT 40'	3,150	3,150
MT 20'	2,100	2,100
<b>B Yard to CFS / CFS to yard – Transport and lifts at CFS</b>		
FCL 40'	1,388	1,388
FCL 20'	925	925
MT 40'	1,388	1,388
MT 20'	925	925
<b>C Yard to Rail / Rail to yard for ICD's only</b>		
ICD 40'	1,950	1,950
ICD 20'	1,300	1,300
<b>D Yard to truck / Truck to yard</b>		
FCL 40'	600	600
FCL 20'	400	400
MT 40'	600	600
MT 20'	400	400

Normal containers are the general type Containers, not falling under any special Categories mentioned subsequently.

3405 61/98-6

		<b>JNPT Tariff</b>	<b>NSICT Tariff</b>
<b>Section 2 Charges for all transshipment containers</b>			
<b>A</b>	<b>1- 3000 teus</b>	<b>Rupees</b>	<b>Rupees</b>
	FCL 40'	4,500	4,500
	FCL 20'	3,000	3,000
	MT 40'	3,900	3,900
	MT 20'	2,600	2,600
<b>B</b>	<b>3001- 6000 teus</b>		
	FCL 40'	4,200	4,200
	FCL 20'	2,800	2,800
	MT 40'	3,600	3,600
	MT 20'	2,400	2,400
<b>C</b>	<b>6001-9000 teus</b>		
	FCL 40'	3,900	3,900
	FCL 20'	2,600	2,600
	MT 40'	3,300	3,300
	MT 20'	2,200	2,200
<b>D</b>	<b>thereafter</b>		
	FCL 40'	3,600	3,600
	FCL 20'	2,400	2,400
	MT 40'	3,000	3,000
	MT 20'	2,000	2,000

A transshipment container is the one which is discharged from one ship, stored in the yard and transported through another vessel.

A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose it's identity as a transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.

**JNPT  
Tariff**

**NSICT  
Tariff**

### Section 3 Charges for all hazardous containers

A	Ship to yard using port crane	Rupees	Rupees
	FCL 40'	4,500	4,500
	FCL 20'	3,000	3,000
	ICD 40'	4,500	4,500
	ICD 20'	3,000	3,000
	T / ship 40'	4,500	4,500
	T / ship 20'	3,000	3,000
B	Yard to CFS – Transport and lifts at CFS		
	FCL 40'	1,500	1,500
	FCL 20'	1,000	1,000
C	Yard to Rail for ICD's only		
	ICD 40'	2,250	2,250
	ICD 20'	1,500	1,500
D	Yard to truck		
	FCL 40'	750	750
	FCL 20'	500	500

A container containing hazardous goods as classified under IMO is a hazardous container.

	JNPT Tariff	NSICT Tariff
<b>Section 4 Charges for all over dimensional cargo containers</b>		
<b>A Ship to yard using port crane</b>	<b>Rupees</b>	<b>Rupees</b>
FCL 40'	7,800	7,800
FCL 20'	5,200	5,200
ICD 40'	7,800	7,800
ICD 20'	5,200	5,200
T / ship 40'	7,800	7,800
T / ship 20'	5,200	5,200
MT 20'	4,200	4,200
MT 40'	6,300	6,300
<b>B Yard to CFS – Transport and lifts at CFS</b>		
FCL 40'	2,775	2,775
FCL 20'	1,850	1,850
MT 20'	1,850	1,850
MT 40'	2,775	2,775
<b>C Yard to Rail for ICD's only</b>		
ICD 40'	3,900	3,900
ICD 20'	2,600	2,600
MT 20'	2,600	2,600
MT 40'	3,900	3,900
<b>D Yard to truck</b>		
FCL & MT 40'	1,200	1,200
FCL & MT 20'	800	800

Containers carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. are termed as Over Dimensional Cargo Containers. They also include damaged containers and other types which require special devices.

		<b>JNPT Tariff</b>	<b>NSICT Tariff</b>
	<b>Section 5 Hatchcovers of vessel</b>	<b>Rupees</b>	<b>USD</b>
	<b>Opening hatchcover and replacing it (charge per hatchcover)</b>		
<b>A</b>	When placing the hatchcover on the quay	3,000	70.34
<b>B</b>	Without placing the hatchcover on the quay	1,200	28.14

	<b>Section 6 Restows FCLs &amp; MTs</b>	<b>Rupees</b>	<b>USD</b>
	<b>Shifting containers within the vessel (per move)</b>		
<b>A</b>	<b>hatch to hatch shifting</b>		
	FCL & MT 40'	1,500	35.17
	FCL & MT 20'	1,000	23.45
<b>B</b>	<b>Other than (A)</b>		
	FCL & MT 40'	6,000	140.68
	FCL & MT 20'	4,000	93.79

Handling charges for containers more than 40' in length and upto 45' in length will be 200% of the applicable charges.

#### **Section 7 Shutouts**

<b>A</b>	<b>Shutouts charges</b>	<b>Rupees</b>	<b>Rupees</b>
	FCL & MT 40'	3,000	3,000
	FCL & MT 20'	2,000	2,000
<b>B</b>	<b>Transportation of shutout containers</b>		
	FCL & MT 40'	2,250	2,250
	FCL & MT 20'	1,500	1,500

If containers enter the terminal as export intakes for a particular vessel (as indicated by Vessel identification Advise Number, i.e. VIA No.) and is not connected to the vessel for reasons whatsoever, then the container is termed a shutout container.

	JNPT Tariff	NSICT Tariff
<b>Section 8 Reefer Monitoring &amp; Connection</b>	<b>Rupees</b>	<b>Rupees</b>
FCL & MT 40'	1,800	1,800
FCL & MT 20'	1,200	1,200

A refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature is considered a reefer container.

#### Section 9 Other services

- A** Shifting of containers within the terminal for customs inspections or any other purpose, and subsequent loading of containers for delivery.

FCL 40'	2,550	2,550
FCL 20'	1,700	1,700
MT 40'	2,550	2,550
MT 20'	1,700	1,700

- B** Additional service charge for stacking containers in the designated yard for customs examination or for any other purpose by prior arrangement

FCL 40'	300	300
FCL 20'	200	200
MT 40'	300	300
MT 20'	200	200

	JNPT Tariff	NSICT Tariff
<b>Section 9 Dwell time charges</b>	<b>USD</b>	<b>USD</b>
<b>A Loaded import containers</b>		
First 3 days	Free	Free
4-15 days		
20'	3.25	3.25
Over 20'	6.50	6.50
16-30 days		
20'	6.50	6.50
Over 20'	13.00	13.00
Thereafter		
20'	13.00	13.00
Over 20'	26.00	26.00
<b>B Loaded export containers</b>		
First 7 days	Free	Free
8-15 days		
20'	2.86	2.86
Over 20'	5.72	5.72
16-30 days		
20'	5.72	5.72
Over 20'	11.44	11.44
Thereafter		
20'	11.44	11.44
Over 20'	22.88	22.88
<b>C Empty Import or Export Containers</b>		
First 15 days		
20'	3.25	3.25
Over 20'	6.50	6.50
16-30 days		
20'	6.50	6.50
Over 20'	13.00	13.00
Thereafter		
20'	13.00	13.00
Over 20'	26.00	26.00
<b>D ICD Loaded &amp; Empty Import or Export Containers</b>		
First 15 days	Free	Free

	16-30 days		
	20'	2.86	2.86
	Over 20'	5.72	5.72
	31-45 days		
	20'	5.72	5.72
	Over 20'	11.44	11.44
	Thereafter		
	20'	11.44	11.44
	Over 20'	22.88	22.88
<b>E</b>	<b>Transshipment loaded containers</b>		
	First 30 days	Free	Free
	16-45 days		
	20'	3.25	3.25
	Over 20'	6.50	6.50
	Thereafter		
	20'	6.50	6.50
	Over 20'	13.00	13.00
<b>F</b>	<b>Transshipment empty containers</b>		
	1-15 days		
	20'	3.25	3.25
	Over 20'	6.50	6.50
	16-30 days		
	20'	6.50	6.50
	Over 20'	13.00	13.00
	Thereafter		
	20'	13.00	13.00
	Over 20'	26.00	26.00
<b>G</b>	<b>Shutout loaded &amp; empty Containers</b>		
	1-15 days		
	20'	3.25	3.25
	Over 20'	6.50	6.50
	16-30 days		
	20'	6.50	6.50
	Over 20'	13.00	13.00
	Thereafter		
	20'	13.00	13.00
	Over 20'	26.00	26.00



**H Back to town loaded & empty containers**

First 3 days	Free	Free
4-15 days		
20'	3.25	3.25
Over 20'	6.50	6.50
16-30 days		
20'	6.50	6.50
Over 20'	13.00	13.00
Thereafter		
20'	13.00	13.00
Over 20'	26.00	26.00

1. The total storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of shipment / delivery / date of removal of the container and includes Sundays and Holidays

2. Transshipment containers whose mode of dispatch is subsequently changed locally shall lose the concessional dwell time as prescribed in Section 9 Item (F).

Dwell time charges for such containers shall be recovered at par with import containers.

3. Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch to rail shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of storage fees.

In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of container from container yard to ICD yard.

4. Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch to rail will enjoy the free period applicable to normal import containers only.

5. The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment / delivery.

6. In case of auction container, after the auction is over, the empty containers will attract the dwell time charges as empty containers from the day following the destuffing is completed and intimated to shipping lines.

7. The 'Reference rate' for conversion for collection of dollar-denominated tariffs will be the prevailing 'Customs Rate'.

**General notes :**

1. Containers less than and upto 20 feet in length will be reckoned as one TEU for the purpose of Tariff.
2. In general, all charges for containers more than 20 feet in length and upto 40 in length will be 150% of the applicable charges.
3. Handling charges for containers more than 40' in length and upto 45' in length, will be 200% of the applicable charges.
4. The consolidated charges as above include the following elements, viz. Stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, wharfage on tare weight of containers and containerised cargo, transportation and contribution towards railway infrastructure.
5. Containers other than that of standard size requiring special devices or slings or handling will be charged twice the applicable rates. Such containers will also include damage containers and any other type requiring special devices.
6. Additional electricity charges of Rs.1,200 per TEU per calender day will be applicable in case of Reefer Restow Containers also.
7. The differential in favour of 'coastal' vessels will be maintained as in the case of the JNPT.  
Coastal vessels will be required to pay tariffs only on the basis of rupee-denomination.

Even for 'transhipment cargo', coastal vessels will be required to pay tariffs only on the basis of rupee-denomination.

Recognition of vessels as 'coastal' will be with reference to the definition stipulated by the Tariff Authority for Major Ports.

8. In case of any doubt or ambiguity, the JNPT Scale of Rates may be referred to for clarifying the issue in dispute.

S. SATHYAM, Chairman  
[Advt./III/IV/Exty./143/98]